

**INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E
SEGURANÇA INTERNA**



**“POLÍCIA EM MOVIMENTO”
O SISTEMA DE CONTRAORDENAÇÕES DE
TRÂNSITO**

Autor: JOÃO CARLOS GONÇALVES AMARAL

Orientador: LUÍS MANUEL ANDRÉ ELIAS

Lisboa, 15-09-2017



INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



“POLÍCIA EM MOVIMENTO” O SISTEMA DE CONTRAORDENAÇÕES DE TRÂNSITO (SCOT)

Trabalho Individual Final da 4.^a edição do Curso de Direcção e Estratégia Policial no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna elaborado sob a orientação do Superintendente Luís Manuel André Elias.

**À Rosa, ao João e ao Ricardo, pelo
apoio incondicional.**

AGRADECIMENTOS

A elaboração e o final de um trabalho permitem refletir sobre o percurso feito e lembrar as pessoas que tornaram possível a sua realização.

Assim, manifesto a minha gratidão ao Sr. Superintendente Luís Elias pela orientação ajuizada e pela motivação conferida numa fase crucial para a conclusão do estudo.

Aos incentivos dados pela Sr.^a Superintendente Virginia Lucia Regateiro da Cruz e Sr. Intendente Luis Manuel Alves Fernandes Moreira, que sem eles não teria sido possível levar a efeito mais uma etapa na minha já longa carreira.

Ao Sr. Subintendente Virgilio da Costa Saraiva De Sá pelo apoio prestado e pela disponibilização de informação sem a qual a realização deste trabalho ficaria comprometida.

Ao Sr. Comissário Pedro Miguel da Silva Pereira, Sr. Chefe Principal José Francisco Lopes Ribeiro e Sr. Chefe Leonel Madail dos Santos, pelo auxílio prestado.

A todos os polícias da Divisão de Trânsito que colaboraram de forma voluntária nas entrevistas.

E, finalmente, ao excelente ambiente de camaradagem que se viveu e continua a viver no seio da turma A do CDEP.

ÍNDICE GERAL

1. Introdução	1
1.1. Finalidade	1
1.2. Escolha e definição do tema	1
1.3. Delimitação do objecto de estudo e do objectivo geral	1
1.4. Objectivos específicos	2
1.5. Perguntas de investigação	2
1.6. Metodologia	3
1.7. Estrutura	3
2. Segurança rodoviária	4
2.1. Portugal no contexto europeu em 2000	4
2.2. Plano Nacional de Prevenção Rodoviária de 2003	7
3. Do processo de contraordenação rodoviária	9
3.1. Contraordenação rodoviária	9
3.2. Notícia da infração	10
3.3. Contraordenações diretas	10
3.4. Contraordenações indiretas	12
4. As tecnologias de informação e comunicação no COMETLIS	13
4.1. O system/34	13
4.2. As funcionalidades do system/34	15
4.3. Sistema de gestão de autos AS400-ML1	15
4.4. “Polícia em Movimento” – Sistema Estratégico de Informação	17
4.5. Sistema de contraordenações de trânsito	18
4.6. Sistema de gestão de contraordenações	20
5. Entrevistas	20
5.1. O universo dos entrevistados	20
5.2. Resultados das entrevistas	21
6. Evolução da sinistralidade rodoviária	30
6.1. Acidentes com vítimas	30

6.2.Comportamentos de risco – o fator humano	32
7. Conclusões e recomendações	32
7.1.Respostas às perguntas de investigação	32
7.2.Conclusões	33
7.3. Recomendações finais	35
7.4.Propostas para futuras investigações	36

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Sinistralidade da União Europeia – 2000

ÍNDICE DE IMAGENS

Imagem 1	14
Imagem 2	14
Imagem 3	16

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 – Sinistralidade rodoviária em Portugal de 01/01/1986 até 31/12/1999	4
Quadro 2 – Sinistralidade na União Europeia - 2000	5
Quadro 3 – Acidentes, vítimas. Período de 2000/2016	31
Quadro 4 – Acidentes, vítimas e taxa de variação, Período 2000/2016	31

LISTA DE SIGLAS E ACRÓNIMOS

ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
CCC – Centro de Comando e Controlo
CDEP – Curso de Direção e Estratégia Policial
CE – Código da Estrada
COMETLIS – Comando Metropolitano de Lisboa
CRIL – Circular Regional Interna de Lisboa
CTT – Correios de Portugal
DGV – Direção Geral de Viação
DN/PSP – Direção Nacional da Polícia de Segurança Pública
DT – Divisão de Trânsito
ENSR – Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
FS – Forças de Segurança
GNR – Guarda Nacional Republicana
GOP – Grandes Opções do Plano
IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes
INCM – Imprensa Nacional da Casa da Moeda
IRN – Instituto dos Registo e do Notariado
ONU – Organização das Nações Unidas
PENSE – Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária
PJ – Polícia Judiciária
PNPR – Plano Nacional de Prevenção Rodoviária
PSP – Polícia de Segurança Pública
RNSI – Rede Nacional de Segurança Interna
SCoT – Sistema de contraordenações de trânsito
SEI – Sistema Estratégico de Informação
SIGA – Sistema Integrado e Gestão de Autos
SIRESP – Rede Nacional de segurança e emergência
TIF – Trabalho individual final
UC – Unidade Curricular

RESUMO

No final da década de 90 e no princípio do século XXI a sinistralidade rodoviária em Portugal constituía um gravíssimo problema de segurança interna, de saúde pública e de elevados custos sociais e económicos.

Face a esta problemática, foi elaborado o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária que estabeleceu metas muito ambiciosas como reduzir em 50% do número de mortos e feridos graves até ao ano 2010.

Para cumprimento de tais metas, procedeu-se a algumas alterações legislativas, nomeadamente, no âmbito do direito penal e processual penal e do Código da Estrada e Legislação Complementar, das quais salientamos o Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro que alterou o Código da Estrada. Depositou-se muita esperança na introdução dessas normas processuais específicas, que visaram conferir maior celeridade na aplicação efetiva das sanções, de forma a reduzir significativamente o tempo que decorre entre a prática da infração e a aplicação da sanção. No sentido de introduzir melhorias neste âmbito iniciou-se compatibilização e articulação dos sistemas informáticos existentes, da então Direcção-Geral de Viação (DGV), hoje Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), com os das entidades fiscalizadoras. Situação que se veio a verificar nos anos seguintes com o aparecimento das novas tecnologias de informação.

A Polícia de Segurança Pública começou por ter alguns sistemas, cujas aplicações eram produzidas por polícias, mas foi o sistema de gestão de autos AS400-ML1, que esteve em funcionamento em Lisboa e no Porto cerca de meia dúzia de anos, que veio apoiar a atividade operacional e administrativa, passando a haver um maior e efetivo controlo dos autos de contraordenação, diretos e indiretos, e das fases do seu processamento. A desmaterialização dos processos contraordenacionais que exigiam muita mão-de-obra desde o Código da Estrada de 1954, de 20 de Maio, passando pelo Decreto-Lei 114/94, de 3 de Maio, que revogou aquele, começaram com o AS400-ML1, mas foi com a introdução das contraordenações diretas e indiretas no SCoT, criado no âmbito do programa “Polícia em Movimento” e o envio das notificações em formato eletrónico que veio aliviar a carga logística que era pesada e onerosa, não apenas no empenho

elevado de recursos humanos, mas também na diminuição do consumo de papel e outros artigos, designadamente, cola, avisos de receção, etc.

No percurso de combate à sinistralidade rodoviária foram, após o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, desenvolvidos mais 2 modelos de programa: Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015 e o Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária 2017-2020. Independentemente dos objetivos propostos nos diversos programas, concluímos que a sinistralidade rodoviária tem vindo a diminuir desde do início do milénio.

Para esta diminuição pensamos que também tem contribuído o grau da probabilidade que o infrator sente em vir a ser sancionado e da severidade da sanção que o SCoT veio a permitir reduzindo o tempo que medeia a data da infração e a data da notificação.

Assim, a PSP tem como missão levar a efeito as ações de fiscalização direcionadas para os comportamentos de risco, privilegiando o contacto com o infrator, por forma a alterar esses comportamentos e, consequentemente, reduzir os índices de sinistralidade rodoviários.

Palavras chave: CÓDIGO DA ESTRADA; ANSR; INFRACTOR; INFRACÇÃO; PSP

ABSTRACT

By the end of the 90's and the beginning of the 21st century, road accidents in Portugal were shaping up as an extremely grievous problem which affected not only the country's internal security, but also its public health, whilst simultaneously carrying extremely high social and economic tolls.

In the face of this issue, the National Plan for Road Safety and Security (PNSR in the original) established ambitious goals towards reducing the death toll and severe injury numbers by the end of 2010.

In order for these goals to be achieved, legislative changes on criminal, criminal procedural, and traffic codes were enacted, of which we call particular attention towards the February 23rd 44/2005 law decree.

Much hope was laid down on the introduction of specific normative additions and reforms, particularly those that looked to accelerate sanctions so as to decrease the amount of time between a detected traffic offense and its corresponding penalty. To increase effectiveness, the existing information systems were updated with increased information sharing between administrative (then DGV, today ANSR) and enforcement agencies such as the Public Security Police (PSP). This was achieved in subsequent years through improvement of existing and implementation of new information systems.

The PSP started on this road with several systems created ad-hoc and as-needed by some of its police officers; however, the first push for a cohesive application mainframe started with AS400-ML1, an application for the management of traffic offenses. It was first deployed in Lisbon and Oporto for about six years, and looked towards supporting both administrative and field-based operations, bringing a much improved management environment and effective, centralized control of traffic offenses and its different processing stages. This was a considerable step towards the dematerialization of traffic offenses; however, only with the introduction of the SCoT application - developed within the

“Police on the Move” programme – and doubling-down on electronic treatment of traffic offenses and related administrative steps was it possible to achieve marked improvements in the amount of materials, logistics, financial and manpower investment needed for this activity.

Further attempts to improve road safety and security saw two additional programme models being developed after the PNSR for different subsequent periods of time; the National Strategy for Road Safety and Security (ENSR in the original) between 2008-2015, and the National Strategic Plan for Road Safety and Security (PENSE in the original) for the 2017-2020 period. Independently of whether or not specific road safety and security milestones for each of these programmes were achieved or not, the fact remains that there has been a continued, diminishing trend in road accidents since the beginning of the millennium.

We think that this reduction is aided by the increasing probability, in the offender’s mind, that his demeanor will be acted upon both severely and quickly, thanks to SCoT’s delivery of a much shorter timeframe between the date of the traffic offense and the moment of the offender’s notification.

Thus, the PSP directs its action towards behaviors that increase the risk of safety and security breaches in the Portuguese roads, and elects as its foremost *modus operandi* the contact with the offender, looking towards a change in his behavior, and consequent reduction in road accidents.

Keywords: TRAFFIC CODES; ANSR; OFFENDER; OFFENSE; PSP

1. INTRODUÇÃO

1.1. FINALIDADE

O presente Trabalho Individual Final surge no âmbito da avaliação da 4.^a edição do Curso de Direcção e Estratégia Policial. Este curso de progressão na carreira para a categoria de Superintendente constitui uma das vertentes da formação policial na PSP e complementa a formação inicial.

O peso da nota do TIF relativo à avaliação final é significativo, dado que é uma exposição escrita, individual, orientada e inédita sobre um tema relevante para a Segurança Interna.

1.2. ESCOLHA E DEFINIÇÃO DO TEMA

A escolha do tema deste TIF está diretamente ligada com uma das áreas de trabalho diário que o autor supervisiona, enquanto Comandante da Divisão de Trânsito do Comando Metropolitano de Lisboa e de grande importância para as Forças de Segurança, nomeadamente, a PSP.

Sob a denominação «Sistema de Contraordenações de Trânsito», foi criada, no âmbito do projeto «Polícia em Movimento», uma ferramenta de mobilidade para uso das entidades com competência para a fiscalização das infrações ao Código da Estrada e sua legislação complementar que visou, entre outros objetivos, permitir a desmaterialização do processo de contraordenações, agilizando toda a tramitação processual, tornando-a mais célere e a consequente redução dos recursos afetos ao tratamento administrativo das contraordenações.

1.3. DELIMITAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO E DO OBJETIVO GERAL

Considerando a escolha do tema, ao elaborar o projeto do TIF definiu-se como objeto de estudo a importância do SCoT na PSP, tendo como objetivo geral entender como o SCOT está a ser desenvolvido na PSP, gerando a pergunta de partida - Qual a relevância da utilização da ferramenta tecnológica SCoT no

processamento e gestão dos processos de contraordenação rodoviária? No entanto, à medida que a investigação evoluía, apercebemo-nos que o SCoT ao permitir a sincronização com outras bases de dados que apoiam a fiscalização diminui substancialmente o lapso de tempo entre a infração e a sua notificação, contribuindo desta forma para combater o sentimento de impunidade, funcionando como fator preventivo da sinistralidade rodoviária. Por essa razão, alterámos a pergunta de partida para - Qual a relevância do SCOT na prevenção da sinistralidade rodoviária?

1.4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

De forma a poder dar resposta à pergunta de partida sobre o qual gira todo este trabalho investigativo, há a necessidade de definir alguns objetivos específicos para consagrar o pretendido com esta investigação, nomeadamente:

- a. Evidenciar a importância do SCOT na promoção de uma atuação policial mais eficiente e eficaz.
- b. Patentear a necessidade de agilizar o tratamento dos processos contraordenacionais de trânsito.

1.5. PERGUNTAS DE INVESTIGAÇÃO

Após a definição do objetivo geral e dos objetivos específicos, definem-se algumas perguntas de investigação, com o intuito de encaminhar a evolução do trabalho no sentido de responder aos objetivos anteriormente formulados. Com base na pergunta inicial e nos objetivos específicos, chegou-se às seguintes perguntas de investigação:

1. A introdução do SCOT contribuiu para a promoção de uma atuação mais eficiente e eficaz por parte dos agentes de fiscalização de trânsito?
2. O SCOT veio agilizar e simplificar as tarefas administrativas no processamento dos autos e consequente diminuição de efetivos afetos a esta tarefa?
3. A introdução do SCOT veio simplificar as tarefas administrativas e concorreu para minimizar a utilização de papel?

1.6. METODOLOGIA

A elaboração deste trabalho teve como base bibliográfica as obras de alguns autores de referência que expuseram as suas ideias sobre a temática estudada.

Na forma estrutural do trabalho foram utilizadas as normas definidas no Apêndice Único ao Regulamento do CDEP e as orientações recebidas nas aulas de Metodologia do Trabalho Científico.

As metodologias utilizadas serão a pesquisa bibliográfica, balizada na revisão da literatura com o suporte de autores que tratam do tema e as entrevistas estruturadas, ou formalizadas, que se desenvolvem a partir de um conjunto de perguntas, que apenas alteram ligeiramente em função das tarefas levadas a efeito pelos entrevistados.

1.7. ESTRUTURA

Este trabalho encontra-se dividido em sete capítulos distintos. No primeiro, foi feita a revisão de literatura, definidas metodologias e perguntas de investigação, assim como traçados objetivos para o trabalho. No segundo, aborda-se segurança rodoviária no contexto europeu com o enfoque na elevada sinistralidade rodoviária que se registou em Portugal nos finais do século passado e que em 2000 ainda é bem patente, apresentando a maior taxa de mortalidade rodoviária por dez mil habitantes depois da Grécia. O capítulo seguinte foca O quarto capítulo debruça-se sobre a ética dos fins ou éticas aplicadas, abordando a temática da ética e da deontologia policial. O último capítulo é destinado às conclusões finais do trabalho. Nele são apresentadas as respostas às perguntas que nortearam a investigação, por meio de uma síntese, e expostas as dificuldades sentidas, assim como propostas para trabalhos futuros.

2. SEGURANÇA RODOVIÁRIA

2.1. PORTUGAL NO CONTEXTO EUROPEU EM 2000

A sinistralidade rodoviária em Portugal no século passado já era reconhecida e admitida, por todos os quadrantes da sociedade, de elevada gravidade, como podemos verificar no quadro 1 em que tomámos como referencial o dia 1 de Janeiro de 1986, data da adesão de Portugal à Comunidade Europeia, até 31 de dezembro de 1999.¹

No período de 1986 a 1992 verificou-se a fase de maior crescimento do número de acidentes com vítimas – atingindo-se o máximo absoluto de todo o período em 1992, com 50 851 acidentes - correspondente a um período de elevado nível de desenvolvimento económico, com a adesão de Portugal à Comunidade Europeia. Nos anos de 1993 e 1994 houve uma diminuição, correspondendo também a uma fase de depressão. De 1994 a 1997 voltou a subir, para depois voltar a descer até 2000.²

Quadro 1: Sinistralidade rodoviária em Portugal de 01/01/1986 até 31/12/1999

Período	Mortos	Feridos graves	Feridos leves
De 01/01/1986 até 31/12/1999	30 097	132 740*	694 657*

Fonte: ANSR.

* O ano 1986 não está disponível.

Mas é referente ao ano 2000 que encontramos a primeira estatística para contextualizar a sinistralidade nas estradas portuguesas, comparando-a com os países da União Europeia, na altura.³

Como podemos constatar no quadro 2, Portugal apresentou, após a Grécia, a maior taxa de mortalidade rodoviária por dez mil habitantes, equivalendo a um total de 1629 vítimas, segundo dados da ANSR.

¹ Direcção-Geral de Viação. Relatório de 2000, pág. 8.

² Donário, Arlindo. Análise Económica da Regulação Social – Causas, Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação, Lisboa, EDIUAL – Universidade Autónoma Editora, S.A., 2007, pág. 19.

³ Reto, Luís e Sá, Jorge de. *Porque nos matamos na estrada...e como o evitar*, Lisboa, Editorial Notícias, 2003, pág. 22.

Por outro lado, ocupou o terceiro lugar quanto ao número de feridos e, por último, ocupou o quarto lugar no número de acidentes.

Quadro 2 - Sinistralidade na União Europeia - 2000

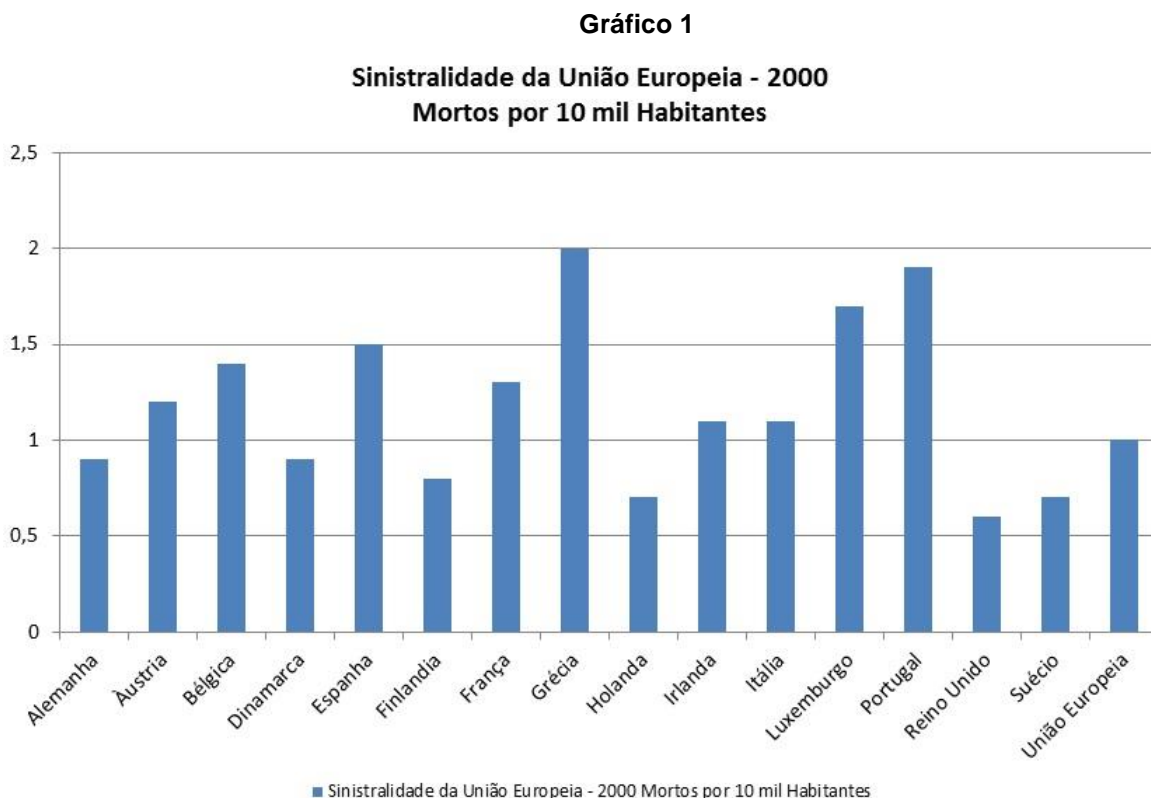
Países	Mortos (por 10 mil habitantes)	Feridos (por 10 mil habitantes)	Acidentes (por 10 mil habitantes)
Alemanha	0,9	61,3	46,6
Áustria	1,2	67,6	51,9
Bélgica	1,4	66,2	47,8
Dinamarca	0,9	17,0	13,7
Espanha	1,5	37,9	25,8
Finlândia	0,8	16,4	12,8
França	1,3	27,5	20,5
Grécia	2,0	29,0	21,8
Holanda	0,7	ND*	ND*
Irlanda	1,1	31,8	20,5
Itália	1,1	52,1	36,6
Luxemburgo	1,7	28,7	20,7
Portugal	1,9	63,1	46,5
Reino Unido	0,6	54,6	40,3
Suécia	0,7	24,8	17,8
Média UE	1,0	45,4	33,3

Fonte: ONU.

* Não disponível

Como ainda se se pode ver no quadro 2, Portugal ocupou o terceiro lugar, quanto ao número de feridos por dez mil habitantes, após a Áustria e a Bélgica.

Para se ter uma perspetiva geral da grandeza do problema naquela época, em termos relativos, o gráfico 1 espelha bem o número de mortos por 10 mil habitantes.



Fonte: ONU. Elaboração própria

A fim de diminuir a sinistralidade nas estradas portuguesas, no ano 2001 foram empreendidas algumas medidas legislativas, nomeadamente, a alteração ao Código Penal que agravou a pena acessória de proibição de conduzir, concretizou a tipificação do crime de condução perigosa e introduziu um crime de condução sob a influência da droga, bem como várias alterações ao Código da Estrada, que, partindo da caracterização das causas mais relevantes da sinistralidade – o abuso do álcool, a condução perigosa e o excesso de velocidade – contemplaram as correspondentes soluções: reforço da fiscalização da velocidade e da condução sob a influência da droga, diminuição da taxa de alcoolemia permitida, simplificação das notificações e criação de mecanismos de coercividade tendentes a garantir o cumprimento das sanções.⁴ Medidas mais centradas no comportamento do condutor, com vista a endurecer a delinquência na estrada, e menos no resultado final dos acidentes.

⁴ Medidas introduzidas pelo Decreto-Lei nº 265-A/2001, de 28 de Setembro que alterou o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio.

2.2.PLANO NACIONAL DE PREVENÇÃO RODOVIÁRIA DE 2003

Mas apesar das novas medidas legislativas a sinistralidade rodoviária continuava a ser a primeira causa de morte não natural em Portugal, constituindo, por isso, um gravíssimo problema de segurança interna, de saúde pública e de elevado prejuízo para a economia nacional.

Segundo um estudo da ANSR,⁵ o custo económico e social anual médio dos acidentes de viação em Portugal ascendia em 2010 a cerca de 2 500 milhões de €, o que representava cerca de 1,54%, em média, do PIB português de. O custo económico e social anual médio por acidente com vítimas era de cerca de 60 mil €; o custo económico e social anual médio por acidente com vítimas mortais ascendia a cerca de 735 mil €; O custo económico e social anual médio por acidente com feridos graves cifrava-se em cerca de 121 mil €; O custo económico e social anual médio por acidente com feridos ligeiros representava cerca de 32 mil €; o custo económico e social anual médio por vítima era cerca de 44 mil €, o custo económico e social anual médio por vítima mortal ascendia a cerca de 664 mil €; o custo económico e social anual médio por ferido grave cifrava-se em cerca de 96 mil €; o custo económico e social anual médio por acidente com feridos ligeiros representava cerca de 23 mil €; Concluindo, as políticas mais eficazes, pelo menos no curto prazo, são as que se consubstanciam no aumento da probabilidade de aplicação da lei, quer pelas entidades fiscalizadoras, quer pelos tribunais

Em março de 2003, foi elaborado o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR) que teve como objetivo estratégico reduzir, para metade, o número de vítimas mortais e de feridos graves até 2010, com especial incidência nos acidentes com peões, com veículos de duas rodas a motor e os desastres dentro das localidades, em que a redução deveria de ser 60%.⁶ Antes tinha

⁵Donário, Arlindo Alegre e Santos Ricardo Borges dos, O Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal, 2012.

<http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/Publicacoes/Documents/Custo%20Econ%C3%B3mico%20e%20Social%20dos%20Acidentes%20de%20Via%C3%A7%C3%A3o%20%20apresenta%C3%A7%C3%A3o%20MPP.pdf>

⁶ Conforme objetivo proposto pela Comissão Europeia no Livro Branco da Política Europeia dos Transportes.

havido o programa Plano Integrado de Segurança Rodoviária (PISER) que foi elaborado sem metas e objetivos definidos.

Para cumprimento dos objetivos foram feitas algumas propostas legislativas que vieram a concretizar-se, nomeadamente, no âmbito do direito penal e processual penal e do Código da Estrada e Legislação Complementar das quais se salientam a revisão dos limites de velocidade, sobretudo dentro das localidades e a tipificação, como contraordenação grave, a utilização do telemóvel, sempre que obrigue o seu manuseamento, por implicar uma limitação física no controlo do veículo e um desvio da atenção do tráfego rodoviário e dos peões.⁷

Por outro lado, o PNPR identificou, como uma questão fundamental e urgente a resolver, a existência de dificuldades no funcionamento do processamento das contraordenações e competente aplicação imediata das coimas o que contribuía para aumentar o sentimento de impunidade por parte dos infratores, dado que a morosidade na tramitação dos processos poderia dar origem a uma punição tardia ou até, em último caso, na sua prescrição. No sentido de introduzir melhorias neste âmbito foi proposto que se procedesse à compatibilização e articulação dos sistemas informáticos, não só os da então Direcção-Geral de Viação, como também os das outras entidades intervenientes no processo, designadamente, os das entidades fiscalizadoras, até 31 de Dezembro de 2004. Situação que se veio a verificar nos anos seguinte com o aparecimento das novas tecnologias de informação.

Mas qual era o quadro legal da aplicação das coimas naquela altura e as principais dificuldades do sistema de processamento das contraordenações? É isso que também veremos a seguir.

⁷ Medidas introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro que alterou o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94 de 3 de Maio.

3. DO PROCESSO DE CONTRAORDENAÇÃO RODOVIÁRIA

3.1. CONTRAORDENAÇÃO RODOVIÁRIA

O Código da Estrada aprovado pelo Decreto n.º 114/94, de 3 de Maio, já vai em 20 versões, tanto têm sido as alterações e retificações que tem vindo a sofrer ao longo dos anos.

Na versão original, determinava no art.º 135.º que as infrações às disposições e seus regulamentos tinham a natureza de contraordenações, salvo se constituíssem crimes, sendo então puníveis e processadas nos termos gerais das leis penais. Determinava ainda que as contraordenações seriam puníveis e processadas nos termos da respetiva lei geral, com as adaptações constantes daquele Código.

O Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro veio autonomizar a noção de contraordenação rodoviária. De facto, o art.º 131.º daquele diploma, estabeleceu que constituía contraordenação rodoviária todo o facto ilícito e censurável, para o qual se cominasse uma coima, que preenchesse um tipo legal correspondente à violação de norma do Código da Estrada ou de legislação complementar, bem como de legislação especial cuja aplicação estivesse cometida à Direcção-Geral de Viação, hoje ANSR. A autonomização do regime das contraordenações rodoviárias do seu regime genérico regulado pelo Regime Geral das Contraordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 10 de Outubro, situação que se mantém, está bem patente no art.º 132.º do Código da Estrada que estatui que *“constitui contraordenação rodoviária todo o facto ilícito e censurável que preencha um tipo legal correspondente à violação de norma do Código da Estrada ou de legislação complementar e legislação especial cuja aplicação esteja cometida à ANSR, e para o qual se comine uma coima”*.

Esta intenção, concretizada, do legislador autonomizar as contraordenações rodoviárias, resulta expressamente do preâmbulo do Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro quando refere *“... porque as infrações ao Código da Estrada são atualmente infrações cometidas em massa e com especificidades próprias, para assegurar um incremento da eficácia do circuito*

fiscalização/punição, importa introduzir um conjunto de alterações ao nível da aplicação das normas processuais, porquanto verifica-se que a aplicação das normas do regime geral das contraordenações a este tipo de infrações permite o prolongamento excessivo dos processos, com a consequente perda do efeito dissuasor das sanções.”⁸

Depositou-se muita esperança na introdução dessas normas processuais específicas, que visaram conferir maior celeridade na aplicação efetiva das sanções, de forma a reduzir significativamente o tempo que decorre entre a prática da infração e a aplicação da sanção.

3.2.NOTÍCIA DA INFRAÇÃO

A participação da notícia da infração pode ser feita pelo polícia que a presencia ou tiver conhecimento dela através de denúncia por qualquer cidadão (art.º 170.º, n.º 1 e 5, do CE).

Ao presenciar a infração, o agente fiscalizador pode ou não contactar o condutor e ou o proprietário do veículo, responsável pela infração. No caso de o contactar e puder levantar, de imediato, procede à sua notificação. Neste caso diremos que estamos perante contraordenações diretas.

Nas infrações em que não é possível notificar de imediato o responsável pela contraordenação, estamos perante as chamadas contraordenações indiretas.

3.3.CONTRAORDENAÇÕES DIRETAS

O Código da Estrada aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39672 de 20 de maio de 1954 estabelecia no art.º 64.º, n.º 1, que as autoridades ou os agentes de autoridade levantavam auto de notícia nos termos do Código Processo Penal pelas infrações verificadas. Quanto à cobrança da multa, dispunha o art.º 70.º que no ato da verificação da transgressão o infrator podia pagar mediante recibo. No caso de não desejar pagar imediatamente, o agente autuante passava-lhe um aviso para, no prazo de 15 dias pagar ou reclamar. Caso não pagasse e nem

⁸ Mais uma vez, as alterações profundas introduzidas em 2005 tiveram como objetivo principal ir ao encontro das prioridades definidas no Plano Nacional de Segurança Rodoviária: diminuir os comportamentos de risco, logo, diminuir a sinistralidade rodoviária.

reclamasse, ou a reclamação fosse julgada improcedente, era notificado pagar no prazo de dez dias. Não o fazendo, o auto era remetido a tribunal para julgamento.

O Decreto-Lei n.º 39672 veio a ser revogado pelo Decreto-Lei 114/94 de 3 de maio. Na sua versão original, a elaboração de autos diretos passa a ter uma nova redação dado que a referência ao Código de Processo Penal desaparece e é substituída pelos factos que devem constar no auto. Por outro lado, estabelece que a autoridade ou agente da autoridade deve encontrar-se no exercício das suas funções de fiscalização do trânsito, art.º 153.º, n.º 1. Outra inovação introduzida tem a ver com a notificação do auto ao infrator dando-lhe, tal como o anterior, o direito de defesa ou pagar. As multas e as transgressões também desaparecem neste diploma, surgindo as coimas e as contraordenações.

Com as alterações introduzidas pelos Decretos-Leis 2/98, de 3 de janeiro e n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, o CE atual, aprovado pelo decreto-lei 144/94, estabelece no art.º 176.º, n.º 2, que a notificação por contacto pessoal é a regra e deve ser efetuada, sempre que possível, no ato da autuação.

Esta situação tem consequências na “bolsa” do infrator porque este *“deve, de imediato ou no prazo máximo de 48 horas, prestar depósito de valor igual ao mínimo da coima prevista para a contraordenação imputada”* (art.º 173.º, n.º 1, do CE). No caso de a coima não ser paga nem ter sido efetuado depósito, o título de condução é apreendido se a sanção disser respeito ao condutor. Caso diga respeito ao titular do documento de identificação do veículo, é apreendido o título de identificação do veículo e o título de registo de propriedade (art.º 173.º, n.º 4, do CE). Numa destas situações são emitidas guias de substituição dos documentos apreendidos, com validade pelo tempo julgado necessário e renováveis até à conclusão do processo, devendo os mesmos ser devolvidos ao infrator se entretanto for efetuado o pagamento (art.º 173.º, n.º 5, do CE). Por determinação da ANSR estas guias têm uma validade de 6 meses.⁹

Apesar da interpelação direta do infrator seja susceptível de causar atritos entre este e o agente fiscalizador, este é o método de fiscalização mais eficaz para evitar que o processo se prolongue no tempo, dado que o arguido está devidamente identificado e notificado e diminua, em muito, o sentimento de impunidade por parte dos infratores, independentemente dos meios legais de

⁹ Estas guias são revalidadas nas Secções de contraordenações da PSP ou nos Destacamentos de Trânsito da GNR. Instrução Técnica da ANSR, de 3 janeiro de 2014.

defesa de que dispõem, que protelam o processo no tempo, levando-o frequentemente à prescrição. Por outro lado, e tendo em conta as contraordenações indiretas, simplifica muito a burocracia policial com a consequente diminuição de custos, não só em meios humanos como materiais. De facto, assim que o infrator é notificado, o auto é enviado para a ANSR.

3.4. CONTRAORDENAÇÕES INDIRETAS

No Decreto-Lei n.º 39672, o art.º 64.º, n.º 5, estatuiu que caso o agente fiscalizador não pudesse identificar o infrator, elaborava simples participação dirigida ao seu superior hierárquico e mandava elaborar auto de notícia se o transgressor fosse identificado.

Nas contraordenações indiretas, constatadas por agente policial ou denunciadas por qualquer pessoa, o processo torna-se muito mais moroso e difícil porque para a identificação e a notificação do responsável pela infração obedece a procedimentos específicos. De facto, o desencadear de um processo destes, resulta numa informação prestada, a maior parte das vezes, pelo agente policial que, ao verificar uma infração, recolhe alguns dados do veículo, tal como a matrícula, a marca, modelo e cor, a data, hora e local da infração e a as normas infringidas. Para este efeito, é normalmente utilizado o vulgarmente chamado corpo de auto. Este não tem qualquer validade jurídica, constituindo apenas e só um controlo interno dos serviços de fiscalização, dado que são numerados e um suporte de ajuda para desencadear o processo contraordenacional. O corpo de auto é constituído por duas partes. Uma delas é afixada no pára-brisas da viatura e dispõe de vários campos relativos à identificação do infrator e que podem ser preenchidos e ser devolvida para a entidade autuante. Saliente-se, no entanto, que não é obrigatória a devolução e o infrator fará dela o que bem entender.

Quando o corpo de auto chega à Secção Administrativa da Divisão de Trânsito é feita a consulta, através da matrícula, do presumível proprietário do veículo na base de dados do Instituto dos Registos e do Notariado. Presumível, porque na compra e na venda de veículos nem sempre se atualiza a propriedade, ou é feita tardiamente, fora do que está legalmente estipulado. Refira-se que esta

base de dados apenas está disponível desde 2004, porque até a essa altura eram oficiadas, via CTT, as conservatórias do registo automóvel existentes.

Obtida a identificação do proprietário do veículo, procede-se ao levantamento do auto. Até 2003 era manuscrito num formulário pré-impresso da então DGV e o controlo e monitorização destes autos era praticamente inexistente.

Depois de elaborado o auto, as fases até ao envio da notificação ao infrator, eram várias, dependendo se o agente autuante pertencia ou não à DT. Caso fosse do efetivo desta Subunidade o auto era-lhe enviado a fim de o assinar. Neste caso o processo era rápido. Depois, a notificação era enviada ao infrator. Mas caso o agente autuante fosse duma Divisão integrada do COMETLIS ou já tivesse sido transferido para outro Comando, o auto era enviado à Unidade ou Subunidade respetivas para que promovesse a assinatura pelo agente autuante. Havia situações em que a notificação chegava à DT com um 1 ano de atraso.

Oficialmente, foram calculados 117 dias¹⁰ em média entre a infração e a notificação do infrator. Tal situação levou a tutela a tomar medidas em 2007, com o SCoT a dar os primeiros passos ao publicar a Portaria 674/2007, de 5 de Junho. Este diploma veio introduzir inovações importantes que serão referidas aquando abordarmos o SCoT.

4. AS TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO NO COMETLIS

4.1. O SYSTEM/34

As Tecnologias de Informação e Comunicação no Comando Metropolitano de Lisboa surgem com a implementação, em 1981, do equipamento informático da unidade de sistema (SYSTEM/34) da IBM, um grande “caixote” como podemos constatar pela imagem 1.

¹⁰ Portaria 674/2007, de 5 de Junho.

“Polícia em movimento”
O Sistema de Contraordenações de Trânsito



Imagem 1

No início funcionava de forma isolada, isto é, sem qualquer ligação remota. Este sistema era composto por quatro terminais e duas impressoras matriciais, conforme podemos verificar na imagem 2.



Imagem 2

4.2. AS FUNCIONALIDADES DO SYSTEM/34

Neste sistema eram registadas as então denominadas multas indiretas de trânsito. Nessa altura vigorava o Código da Estrada de 1954

Aquando da fiscalização, nas denominadas operações STOP, os agentes policiais solicitavam via rádio à Central de Comando e Controlo a informação se havia algo pendente sobre este ou aquele veículo. Esta aplicação, que foi feita pelo Agente Guedes, que neste momento já se encontra na situação de aposentação a pedido do Major Tapadinhas, então Comandante da DT, teve algum sucesso em termos de resultados.

A aplicação “BFURTO”, onde eram registadas todas as viaturas e velocípedes com motor, furtados e que funcionava em paralelo com a aplicação das multas, muito contribuiu para os bons resultados operacionais no que se refere à recuperação e entrega dos veículos aos seus proprietários.

Por outro lado, foi também desenvolvida a aplicação “BDELIT” para efeitos estatísticos de gestão de ocorrências delituosas. Esta aplicação já tinha alguma complexidade, mas já tipificava os crimes por área de Divisão, de Esquadra e até ao nível de Rua.

Posteriormente, por volta de 1984, dá-se um grande passo em frente com a ligação remota deste sistema ao sistema 9000 existente no então Comando-Geral da PSP. Aqui, começou-se a trabalhar remotamente na aplicação existente chamada Sistema Integrado de Gestão de Viaturas policiais “SIGVIAT”, que tem a ver com a manutenção de toda a frota automóvel e consumos de combustíveis.

4.3. SISTEMA DE GESTÃO DE AUTOS AS400-ML1

Entretanto, em 1991/1992, o Comando Metropolitano de Lisboa é equipado com o primeiro sistema AS400, Modelo B20. Foram desenvolvidas novas aplicações, não só de apoio à atividade operacional mas também à área administrativa.

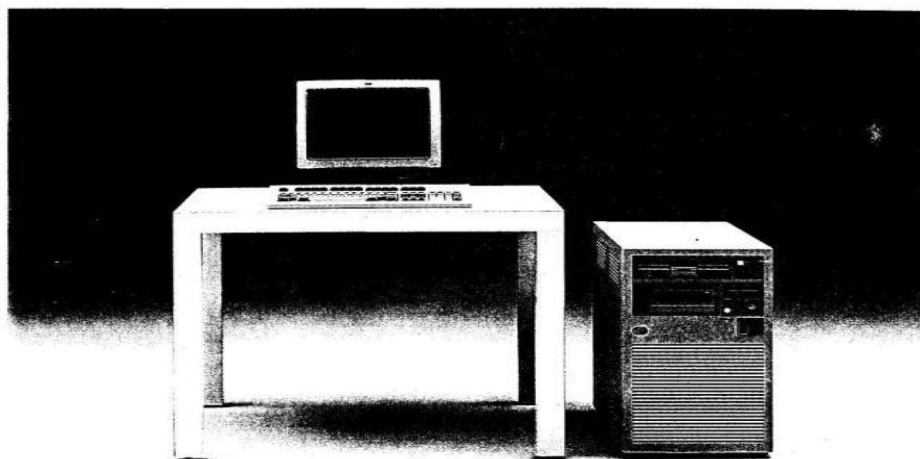


Imagem 3

Em 1999/2000, o sistema AS400, modelo B20, foi substituído pelo modelo AS400 (modelo 720), que tinha maior capacidade e outras funcionalidades (imagem 3). A partir desta data, todas as Divisões e até algumas Esquadras, ficaram ligadas em rede.

No final de 2002 foram instalados na DT os primeiros computadores Pentium 4 (cerca de 20) emulados ao AS400 que serviam de suporte à implementação da aplicação ML1, aplicação de gestão e controlo de contraordenações de trânsito. Esta aplicação, que não era partilhada, foi implementada primeiro no Comando Metropolitano do Porto e depois na DT do COMETLIS em 2003.

Esta aplicação viria a ser descontinuada a partir de março 2007 com a implementação da 1ª versão do Sistema de Contraordenações de Trânsito SCOT, em março de 2007.

A mais-valia desta aplicação é que passou a haver um maior controlo dos autos, diretos e indiretos, e das fases do seu processamento, dado que o sistema dava um conjunto de indicações e instruções ao operador, que eram autênticos alertas, por forma a que o processo não ficasse parado nem viesse a prescrever.

Nesta aplicação informática, os dados do condutor passaram a ser inseridos na plataforma dando origem ao auto, imprimindo-o. Depois de assinada pelo agente autuante, a notificação era enviada ao infrator via CTT, através de carta registada, com o respetivo ofício, gerada pelo sistema.

No entanto, cada notificação (triplicado do auto) era separada das restantes partes e, com o respetivo ofício, continuou a ser introduzida, manualmente, no envelope que era fechado e colado. Este trabalho era feito por 10 pessoas que faziam parte dum efetivo de 66 polícias, 3 dos quais eram Chefes, afetos aos processos contraordenacionais.

Este processo de envio das notificações durou até meados de 2007, através da introdução da notificação eletrónica. Mais adiante veremos este processo.

4.4. “POLÍCIA EM MOVIMENTO” - SISTEMA ESTRATÉGICO DE INFORMAÇÃO

A introdução das novas tecnologias teve como objetivo final o aumento da eficácia da ação policial através da disponibilização de canais móveis de acesso aos sistemas de informação, designadamente o TabletPC e o PDA e do reforço da cooperação entre várias entidades, apostando na integração de processos e sistemas de informação. Culminou com a implementação do SEI em junho de 2004.

Em 17 Dezembro de 2005 o SEI foi oficializado publicamente pelo Ministro da Administração Interna de então, através do Projeto “Polícia em Movimento”, uma oportunidade para dar novos passos no sentido da concretização da estratégia da Forças de Segurança e da maximização do potencial do SEI. Este projeto veio criar as “Esquadras Móveis”, possibilitando o acesso móvel à informação que, entretanto, já tinha sido carregada no SEI, permitindo a pesquisa de pessoas e de veículos, o registo, a consulta e alteração de contraordenações e a troca *on-line* entre diversas entidades, designadamente à Polícia Judiciária e à então DGV, o registo de acidentes e a elaboração de croquis e o arquivo digital. Outro dos objetivos do projeto foi a criação de mecanismos de desburocratização visando a redução da produção de documentos em papel, que viria a ter sucesso com a introdução das contraordenações indiretas no SCoT, como veremos a seguir.

4.5. SISTEMA DE CONTRAORDENAÇÕES DE TRÂNSITO

No âmbito das Grandes Opções do Plano para 2007 planeou-se o investimento na modernização tecnológica e simplificação administrativa, nomeadamente, através do lançamento da Rede Nacional de Segurança e Emergência (SIRESP)¹¹ e da Rede Nacional de Segurança Interna (RNSI)¹², com incremento do processo de cooperação, partilha de serviços e gestão coordenada das redes informáticas e de comunicações dos serviços e forças de segurança.

Na esteira de tal objetivo o SCoT foi criado no âmbito do projeto «Polícia em Movimento», uma ferramenta de mobilidade para uso das Forças de Segurança que, para além do acesso a dados pertinentes à sua atividade, visou permitir igualmente desmaterializar o processo de contraordenações a partir da sua origem. Para atingir estes objetivos, foram utilizados, como base, vários módulos de software do SEI.

O aparecimento do SCoT no início de 2007, introduziu várias inovações no “Polícia em Movimento”, designadamente, a possibilidade da PSP e da GNR trabalharem com a mesma aplicação uniformizando os processos de gestão das contraordenações, a possibilidade de utilizar o sistema mesmo quando não há rede móvel (sistema off-line), a emissão automática de todo o expediente produzido, a gestão do processo de cobrança e a atualização do back-office, por forma a gerir as contraordenações indiretas.

No final de 2008, o SCoT apenas dava suporte a tarefas do processo contraordenacional desenvolvidas pelas Entidades Autuantes, salientando-se o registo de contraordenações diretas, com a notificação presencial do arguido, produzidas pela entidade autuante no local da infração. Por outro lado, permitia a também a elaboração de doutro tipo de expediente conexo ao auto de contraordenação, nomeadamente os autos de apreensão, os testes do álcool, guias de substituição de documentos etc.

Nas contraordenações indiretas, como já atrás referimos, a assinatura do auto e da notificação pelo agente autuante chegava a demorar, frequentemente,

¹¹ http://www.siresp.com/ponto_de_situacao.html. Entrada em junho de 2007 da fase A (Lisboa e Santarém).

¹² [http://www.rcc.gov.pt/Directorio/Temas/MA/Paginas/Rede-Nacional-de-Seguran%C3%A7a-Interna-\(RNSI\).aspx](http://www.rcc.gov.pt/Directorio/Temas/MA/Paginas/Rede-Nacional-de-Seguran%C3%A7a-Interna-(RNSI).aspx). Acesso internet de banda larga entre a PSP e a ANSR em outubro de 2007.

vários meses tendo como consequência a tardia notificação do infrator que era enviada pelo correio. A Portaria 674/2007, de 5 de junho, além de determinar que as infrações indiretas passariam a ser registadas no SCoT, veio desmaterializar o processo simplificando-o e criando a notificação eletrónica.

Assim, no registo duma contraordenação indireta no SCoT, com a introdução da matrícula do veículo, o dia, a hora, o local e o código da infração, o sistema vai gerar o auto que vai ser impresso e ser assinado pelo polícia autuante e fica a aguardar pelo desenrolar do processo. Por outro lado, gera também a notificação em nome do proprietário. A notificação depois de validada, no próprio sistema, por um polícia credenciado, normalmente um Oficial, vai enviá-la em formato eletrónico para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda que as imprime e, através dos Correios de Portugal, são enviadas para a morada fiscal do notificando através da interação com a Autoridade Tributária. Posteriormente, é necessário que controlemos no SCoT o estado do processo, isto é, se a notificação produziu efeito ou não, dado que a INCM disponibiliza informação eletrónica respeitante à tramitação do aviso de receção. No caso de verificarmos no SCoT que não produziu efeito, damos sequência através, do mesmo processo, ao estabelecido no art.º 176, n.º 5, do CE, isto ao envio de carta simples. Passados alguns dias, verificamos no SCoT se este procedimento teve sucesso. Se verificarmos que a carta simples for devolvida, elabora-se informação, junta-se ao processo em papel que está arquivado e remete-se à ANSR. Saliente-se que há um projeto em curso e que tem tido sucesso com os radares da Circular Regional Interior de Lisboa em que além de gerar a notificação eletrónica também gera o registo fotográfico que segue os mesmos trâmites da notificação.

No capítulo da integração aplicacional, o SCoT está interligado com outros sistemas, nomeadamente, do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, do IRN e com o Sistema Integrado de Gestão de Autos que é propriedade da ANSR.

Para a gestão de todas as fases das contraordenações diretas e indiretas no SCoT na DT, estão afetos, neste momento, 29 polícias, cerca de menos metade do efetivo que existia há 12 anos atrás. Com efeito, como vimos, há tarefas que já não existem, nomeadamente, a separação da notificação do auto e a envelopagem e colagem da notificação e o envio via CTT ao infrator que exigiam mais mão-de-obra. Mas também o controlo e a gestão dos autos exigia

mais efetivo. Por outro lado, com a notificação eletrónica diminuiu substancialmente o consumo de papel. Foi mais notório nas infrações indiretas.

4.6. SISTEMA DE GESTÃO DE CONTRAORDENAÇÕES

O SIGA é um sistema de informação baseado na gestão integrada do processo de contraordenação que proporciona à ANSR, a gestão do ciclo de vida da contraordenação, desde o seu registo, garantindo o controlo de cobranças em interação com a Sociedade Interbancária de Serviços e CTT, o controlo e emissão das decisões proferidas pela ANSR e o cumprimento das sanções acessórias proferidas.

5. ENTREVISTAS

5.1.O UNIVERSO DOS ENTREVISTADOS

A entrevista é uma das técnicas mais utilizadas, atualmente, em trabalhos científicos, pois ela permite obter uma quantidade elevada de informação e de dados que possibilitam enriquecer um trabalho. Foi com este objetivo que decidimos aplicar este método a 18 polícias que utilizam o SCoT no back-office, a 17 que o utilizam na «mobilidade», ao Oficial credenciado para despachar as notificações no sistema e ao Oficial de Ligação com a ANSR que faz parte do Grupo de acompanhamento do SCoT, onde são propostas, analisadas e aprovadas as funcionalidades de funcionamento do SCoT, incluindo propostas de melhorias às funcionalidades existentes, perfazendo um total de 37 entrevistados.

Os guiões aplicados, que constam no anexo A, diferem ligeiramente nalgumas questões dado que tiveram em consideração as funções exercidas.

Depois do entrevistador ter informado e esclarecido os entrevistados da finalidade da entrevista, obteve o “consentimento esclarecido”.

Vejamos então as questões colocadas e as respostas obtidas:

5.2.RESULTADOS DAS ENTREVISTAS

Guião para SCoT Mobilidade

1- Quais as tarefas que desempenha no âmbito do SCoT Mobilidade?

R:

Tarefas inerentes à aplicação, no âmbito da fiscalização rodoviária, tal como proceder ao levantamento de autos de contraordenação, apreensão de documentos, consulta de coimas pendentes dos condutores fiscalizados, elaboração de aviso de apresentação	4
Tarefas inerentes à minha função	1
Tarefas inerentes à aplicação no âmbito da fiscalização rodoviária	2
Elaboração de autos de contraordenação	10

2- Qual a relevância da utilização da ferramenta tecnológica SCOT na fiscalização rodoviária?

R:

O SCoT é uma mais-valia para a fiscalização, maior celeridade nas consultas	1
Ferramenta útil, rápida, clareza da escrita	10
Fluidez e transparência	1
Vertiginoso quando se obtém semelhantes	1
Uma das melhores	3
Agilização dos processos e uniformidade, repositório em tempo real	1

de informação diversa	
-----------------------	--

- 3- A introdução do SCoT contribuiu para a promoção de uma atuação mais eficiente e eficaz por parte dos agentes de fiscalização de trânsito?

R:

Sim	13
Rapidez e eficácia na elaboração do expediente	4

- 4- Qual a relevância do (SCOT) para prevenir comportamentos de risco e qual o impacto na sinistralidade rodoviária?

R:

Imagem de modernização, mais profissionalismo dos polícias, mais responsabilidade dos condutores e maior cumprimento das normas estradais, menor risco de sinistralidade	3
É pouca, porque há muitas contraordenações que não são pagas, o que origina sentimento de impunidade.	1
Nenhuma	4
Sem relevância	1
Mais eficácia	6
Muito relevante	2

- 5- Quais são as principais dificuldades que tem encontrado na utilização desta ferramenta?

R:

A sincronização dos autos é um problema frequente, dificuldade na consulta de coimas pendentes	11
Sem dificuldades	1
Trabalhar off-line porque não sincronização	1

Falta de computadores, impressoras, tinteiros, dificuldades na instalação dos meios nas viaturas	4
--	---

- 6- O SCOT veio agilizar e simplificar as tarefas administrativas no processamento dos autos?

R:

É um sistema completo, eficaz, prático e com excelente apresentação	1
Mais ágil, mais rapidez	3
Sim	12
Mais fiabilidade	1

Guião para back-office

- 1- Quais as tarefas que desempenha no âmbito do SCoT Backoffice?

R:

Controlo, registo, análise	1
Registo, consulta, elaboração, alteração e arquivo de autos	16
Levantamento de autos, registos de pagamentos, devolução de documentos apreendidos, pesquisa e registo de ofícios	1

- 2- Qual a relevância da utilização da ferramenta tecnológica SCOT no processamento e gestão dos processos de contraordenação rodoviária em relação ao Sistema AS400-ML1?

R:

Bastante positiva, no entanto, demora tempo demasiado a fazer um registo, controlo (alertas) inexistente, arquivo e estatística inexistente	1
---	---

O tempo de registo dos autos é semelhante. Depois de efectuado o registo é tudo automático. No AS400 a envelopagem e a impressão era manual	1
Mais funcional, mais prático, mais rápido	8
Nunca trabalhou com o AS 400	5
Maior dependência do SCoT de várias instituições	3

3- Quais são as principais dificuldades que tem encontrado na utilização desta ferramenta?

R:

São transversais a todas as áreas, a correção dum processo só é possível ser feita pela ANSR, via DN/PSP	1
Sincronização, demora na pesquisa	5
lentidão	9
Desconhece	1
Demora do envio das notificações para o INCM	1
Nenhuma	1

4- O SCOT veio agilizar e simplificar as tarefas administrativas no processamento dos autos e consequente diminuição de efetivos afetos a esta tarefa?

R:

Tem 6 anos e ainda não justificou a sua criação	1
Agilização de procedimentos, demora no registo, o número de efetivos é semelhante excetuando no envio da correspondência	1
Sim	13

Não	2
Não em tudo	1

5- A introdução do SCoT contribuiu para minimizar a utilização de papel?

R:

Não, porque a vertente física tem de estar sempre presente	2
Sim	14
Não tanto como desejável	2

Guião para o Oficial credenciado para despacho das notificações

1- Quais as tarefas que desempenha no âmbito do SCoT Mobilidade?

R:

As tarefas que desempenho no âmbito do SCoT são referentes ao Scot-Back-office. Nesse âmbito procedo às assinaturas de autos indiretos elaborados pelo efetivo da Divisão de Trânsito e das Divisões Integradas do Comando Metropolitano de Lisboa. Para além das assinaturas dos autos, e ainda no Scot-BackOffice, procedo ao arquivamento de autos que são erradamente elaborados por erros na introdução de dados e que necessitam de serem arquivados para que posteriormente sejam novamente carregados já com os dados corretos.

2- Qual a relevância da utilização da ferramenta tecnológica SCOT na fiscalização rodoviária?

R:

Considero que a ferramenta tecnológica SCOT apresenta-se como uma mais-valia, com inúmeras vantagens na sua utilização no serviço operacional e com relevância na fiscalização rodoviária. A consulta de dados referentes ao condutor ou ao veículo simplifica a fiscalização e reduz a probabilidade de erro na elaboração de expediente.

- 3- A introdução do SCoT contribuiu para a promoção de uma atuação mais eficiente e eficaz por parte dos agentes de fiscalização de trânsito?

R:

Na minha opinião sim. Trata-se de uma ferramenta tecnológica que contribui para uma fiscalização de trânsito eficiente e eficaz. Em termos operacionais, a sua utilização reduz o tempo de elaboração de todo o expediente de trânsito que se encontra associada à infração rodoviária praticada. Consequentemente, o infrator ficará menos tempo à espera da elaboração do expediente de trânsito. Por exemplo, caso exista necessidade de elaborar Guias de Substituição e/ou Autos de Apreensão, facilmente o autuante procede à sua elaboração atendendo que os dados necessários ao seu preenchimento já foram introduzidos aquando a elaboração do auto de contraordenação.

- 4- Qual a relevância do sistema de contraordenações de trânsito (SCOT) para prevenir comportamentos de risco e qual o impacto na sinistralidade rodoviária?

R:

Penso que para responder a essa questão é importante diferenciar o SCOT Mobilidade e o SCoT-back-office.

No SCOT Mobilidade considero que apresenta uma importância bastante considerável na prevenção de comportamentos de riscos e consequentemente na redução da sinistralidade rodoviária. Sendo um sistema informático no qual se encontra uma base de dados que permite aos agentes fiscalizadores terem conhecimento do histórico dos condutores que já foram autuados e/ou se têm contraordenações pendentes. No caso de o condutor ter coimas por liquidar aquando a fiscalização terá o mesmo de regularizar a situação no local ou serão aplicados os procedimentos previstos na legislação rodoviária, nomeadamente no Código da Estrada. É minha convicção que esse conhecimento por parte das forças de segurança contribui para reduzir os comportamentos de risco dos condutores. O condutor que numa operação de fiscalização de trânsito é confrontado pelo agente fiscalizador com coimas em atraso relativas a infracções praticadas, tenderá a moderar o seu comportamento e cumprir com as normas rodoviárias. Pelo menos será essa a expectativa.

No entanto ao nível do SCoT-back-office apresenta constrangimentos, mencionados na resposta à pergunta n.º5, que podem conduzir ao sentimento de impunidade e consequentemente comprometer a segurança rodoviária.

- 5- Quais são as principais dificuldades que tem encontrado na utilização desta ferramenta?

R:

A nível operacional penso que tem existido um investimento nos equipamentos informáticos. Atualmente já se verifica que as impressoras e os computadores portáteis trabalham por wireless e, salvo casos pontuais, considero uma ferramenta bastante útil. No entanto trata-se de uma aplicação informática que necessita de ser melhorada, nomeadamente no processo do SCoT-back-office onde se registam vários problemas no processamento das assinaturas que se encontram pendentes. O facto do sistema não permitir que se processe às assinaturas dos autos naturalmente conduz a uma maior distância temporal entre a data da infração e a data da notificação ao proprietário/condutor. Para além de existir o risco de prescrição da coima, em virtude dos prazos legalmente previstos serem ultrapassados, o sentimento de impunidade prevalece no infrator.

- 6- O SCOT veio agilizar e simplificar as tarefas administrativas no processamento dos autos?

R:

A nível administrativo era expectável que o SCOT simplifica-se e agiliza-se o processamento dos autos. No entanto, o que se verifica é que existe uma duplicação do trabalho relativamente aos autos indirectos. Ou seja, numa fase inicial são elaborados na rua por parte do agente fiscalizador autos em suporte de papel, posteriormente ainda existe a necessidade de carregar toda a informação desse auto no sistema em SCoT-Back-office. Para além do exposto, o sistema obriga a que exista uma permanente verificação do expediente que se encontra pendente.

Guião para o Oficial de Ligação da PSP à ANSR

1. Quais as tarefas que desempenha no âmbito do SCoT Mobilidade?

R: - Faço parte do Grupo de acompanhamento do SCoT, onde são propostas, analisadas e aprovadas as funcionalidades de funcionamento do SCoT, incluindo propostas de melhorias às funcionalidades existentes.

2- Qual a relevância da utilização da ferramenta tecnológica SCOT na fiscalização rodoviária?

R: - Em primeiro lugar convém referir que um dos objetivos subjacentes à criação do SCoT foi colocar as novas tecnologias ao serviço das diversas entidades envolvidas no processamento e tramitação dos autos de contraordenação rodoviários através da disponibilização de canais móveis de acesso aos sistemas de informação (TabletPC/Portáteis, PDA, impressoras móveis), do reforço de cooperação entre entidades, apostando na integração de processos e sistemas de informação (webservices), concorrendo para maior e melhor informação a quem dela necessita e no momento em que necessita. Com efeito, assentando o SCoT no interface entre diversas bases de dados permite veicular toda a informação relevante às Forças operacionais no local e momento em que esta é necessária.

Relevar, ainda, o facto de se constituir como um repositório único de processos outrora dispersos;

De igual forma, o interface com o Sistema de Informação e Gestão de Autos, proporciona o envio eletrónico dos autos permitindo agilizar a apreciação e decisão sobre os processos, por parte da entidade administrativa, sem ter que aguardar pelo envio do físico;

Importa ainda salientar, a versão SCoT indiretas, que permite de forma automatizada, após inserção de elementos básicos como a matrícula do veículo, dia hora e local da infração, desenvolver todas as pesquisas de forma automática, conducente ao preenchimento automático dos autos, assinatura eletrónica qualificada, envio eletrónico para a INCM para impressão e envelopagem e posterior remessa para os CTT para distribuição desmaterializando todo o processo físico.

3- A introdução do SCoT contribuiu para a promoção de uma atuação mais eficiente e eficaz por parte dos agentes de fiscalização de trânsito?

R: - Sem dúvida, como referido anteriormente a pesquisa direta às diversas bases de dados e preenchimento automático de todos os campos do auto leva a um, aumento significativo da eficiência e eficácia por parte dos utilizadores.

4- Qual a relevância do sistema de contraordenações de trânsito (SCOT) para prevenir comportamentos de risco e qual o impacto na sinistralidade rodoviária?

R: Para além de permitir a consulta direta às bases de dados para apoio à fiscalização, designadamente do IMT (cartas e Inspeção Periódica Obrigatória) e acesso ao Registo Individual do Condutor (RIC) relativo às coimas em atraso, diminui consideravelmente o lapso de tempo entre o cometimento da infração e sua notificação, com especial destaque para as contraordenações indiretas, o que leva a combater o sentimento de impunidade do infrator funcionando desta forma como elemento preventivo da sinistralidade rodoviária.

5- Quais são as principais dificuldades que têm encontrado na utilização desta ferramenta?

R: O grande número de entidades envolvidas neste processo, a multiplicidade de bases de dados, a constante alteração legislativa que obriga a alterações significativas nas funcionalidades SCOT, constituem seguramente o grande óbice normal funcionamento do Sistema.

6- O SCOT veio agilizar e simplificar as tarefas administrativas no processamento dos autos?

R: - Seguramente que sim, desde logo a existência de um repositório, em back-office e a desmaterialização do físico, agregando todos os atos processuais referentes ao processo, incluindo a elaboração de ofício de envio de autos e documentos em back-office evita a dispersão e extravio de peças processuais;

O agrupar de situações por estado do processo (situações pendentes) simplifica todo o trabalho burocrático de tratamento dos autos;

Assume especial relevância o interface SCOT/SIGA, que possibilita, desde logo, o envio eletrónico do auto e expediente associado à Autoridade Administrativa, possibilitando de imediato a sua apreciação e decisão contribuindo para a diminuição do hiato, prática da contraordenação-Decisão, concorrendo assim para a diminuição das prescrições e consequente diluição do sentimento de impunidade do infrator.

6. EVOLUÇÃO DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

6.1 ACIDENTES COM VÍTIMAS

O Plano Nacional de Prevenção Rodoviária de 2003 identificou problemas no processamento das contraordenações, nomeadamente na aplicação imediata das coimas o que contribuía para aumentar o sentimento de impunidade por parte dos infratores, provocando demora na tramitação dos processos. Por outro lado, aquele plano propôs que se articulassem os sistemas informáticos da então DGV, como também os das outras entidades intervenientes no processo, designadamente, os das entidades fiscalizadoras, até 31 de Dezembro de 2004. Como vimos, ambos os desideratos foram concretizados.

Mas não se ficou por aqui. No sentido de, permanentemente se encontrarem soluções e respostas para combater a sinistralidade rodoviária, desenvolveram-se diversas ações com essa finalidade, das quais se referem as alterações ao CE em 2005 com o agravamento de sanções pecuniárias e acessórias.

Em 2008, surge a ENSR em que o objetivo foi o de colocar Portugal entre os 10 países da U.E. com mais baixa sinistralidade rodoviária, medida em mortos a 30 dias por milhão de habitantes. Teve uma Revisão Intercalar (2013 – 2015) da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2014, de 13 de janeiro. A ENSR não alcançou as metas quantitativas porque a inclusão dos “Mortos a 30 Dias” na contagem de vítimas mortais, revelou que a fórmula utilizada para calcular o número de “Mortos a 30 dias” se encontrava desfasada da realidade, resultando em valores muito inferiores aos reais.

Conforme podemos constatar no quadro 3, o número de mortos e feridos graves tem vindo a baixar significativamente desde o ano 2000 até 2016 embora se note que nos últimos anos houve um abrandamento nas descidas das taxas de mortalidade e de feridos graves. No entanto, estes números devem contribuir para reforçar o empenhamento de todos os profissionais das Forças de Segurança no

sentido de se cumprirem os objetivos estratégicos da redução das mortes na estrada.

Quadro 3 – Acidentes, vítimas. Período 2000-2016

	Acidentes com vítimas	Acidentes com mortos e/ou feridos graves	Acidentes com mortos	Vítimas Mortais	Feridos Graves	Feridos leves	Total de feridos
2000	44159	9898	1450	1629	6918	53006	59924
2001	42521	5814	1316	1466	5797	51247	57044
2002	42219	4966	1323	1469	4770	51815	56585
2003	41495	4894	1222	1356	4659	50599	55258
2004	38930	4314	1024	1135	4190	47819	52009
2005	37066	4001	988	1094	3762	45487	49249
2006	15680	3551	786	850	3483	43654	47137
2007	35311	3224	765	854	3116	43202	46318
2008	33613	2829	721	776	2606	41327	43933
2009	35484	2777	673	737	2624	43790	46414
2010	35426	2802	674	741	2337	43924	46261
2011	32541	2641	636	689	2436	39726	42162
2012	29867	2264	525	573	2060	36190	38250
2013	30339	2191	469	518	2054	36818	38872
2014	30604	2317	454	482	2152	37019	39171
2015	31953	2358	438	473	2250	38826	41076
2016	32299	2201	416	445	2102	39121	41223

Fonte: ANSR – Elaboração própria

No quadro 4 a diminuição do número de mortes é bastante significativa de 2005 para 2006 com uma descida 22,30%.

Quadro 4 – Acidentes, vítimas e taxa de variação. Período 2000-2016

	Vítimas Mortais	%	Feridos Graves	%	Feridos leves	%
2000	1629	-6,90	6918	-10,10	53006	-8,00
2001	1466	-10,00	5797	-16,20	51247	-3,30
2002	1469	0,20	4770	-17,70	51815	1,10
2003	1356	-7,70	4659	-2,30	50599	-2,30
2004	1135	-16,30	4190	-10,10	47819	-5,50
2005	1094	-3,60	3762	-10,20	45487	-4,90
2006	850	-22,30	3483	-7,40	43654	-4,00
2007	854	0,50	3116	-10,50	43202	-1,00
2008	776	-9,10	2606	-16,40	41327	-4,30
2009	737	-5,00	2624	0,70	43790	6,00
2010	741	0,50	2337	0,50	43924	0,30
2011	689	-7,00	2436	-7,60	39726	-9,60
2012	573	-16,80	2060	-15,40	36190	-8,90
2013	518	-9,60	2054	-0,30	36818	1,70
2014	482	-6,90	2152	4,80	37019	0,50
2015	473	-1,90	2250	4,60	38826	4,90
2016	445	-5,90	2102	-6,60	39121	0,80

Fonte: ANSR – Elaboração própria

6.2. COMPORTAMENTOS DE RISCO - O FATOR HUMANO

À medida que os problemas de ordem técnica na segurança dos veículos e das infraestruturas rodoviárias foram sendo melhorados, “a componente humana ganhou relevância enquanto elo mais fraco do sistema rodoviário”, suscetível da produção de comportamentos responsáveis por incidentes (Simão, 2010, p. 5). É hoje reconhecido, que o fator humano do comportamento é a condição mais relevante para a ocorrência de 90% dos acidentes rodoviários (Correia J. P., 2008; Pinto, 2006).

Nesta medida, as ações desenvolvidas por inúmeras entidades têm visado atuar sobre o comportamento dos cidadãos, entre os quais se destacam a conceção do sistema de segurança rodoviário, a divulgação dos riscos e a criação de regras normativas de comportamento, concebidas de forma “que o condutor a percecione, a compreenda (...) o aumento da capacidade do utente para prever, identificar e reduzir o risco...” (Farinha, 2012, p. 1).

Não obstante da eficácia das ações e medidas implementadas na União Europeia, a realidade dos números da sinistralidade continua a impor a implementação de novas estratégias, através de intervenções técnicas especializadas ao nível dos veículos e infraestruturas rodoviárias e na alteração do comportamento dos condutores (Seco, Ferreira, Silva, & Costa, 2008).

7. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

7.1 RESPOSTAS ÀS PERGUNTAS DE INVESTIGAÇÃO

A 1.^a pergunta formulada foi: “A introdução do SCoT contribuiu para a promoção de uma atuação mais eficiente e eficaz por parte dos agentes de fiscalização de trânsito?”

A maioria dos polícias entrevistados que trabalham na rua com o SCoT, 13, respondeu afirmativamente. No total foram 15. De facto, as novas tecnologias ao serviço de todas as entidades envolvidas no processamento e tramitação dos

autos de contraordenação rodoviários através da sincronização de canais móveis de acesso aos sistemas de informação (TabletPC/Portáteis, PDA, impressoras móveis), contribuem para maior e melhor informação a quem dela necessita e no momento em que necessita.

À 2.^a pergunta: “O SCOT veio agilizar e simplificar as tarefas administrativas no processamento dos autos e consequente diminuição de efetivos afetos a esta tarefa.

A maioria dos polícias que trabalham no back-office, 13, respondeu afirmativamente, no entanto verifica-se que existe uma duplicação do trabalho relativamente aos autos indiretos. Ou seja, numa fase inicial são elaborados na rua por parte do agente fiscalizador autos em suporte de papel, posteriormente ainda existe a necessidade de carregar toda a informação desse auto no sistema em SCoT-back-office. Para além do exposto, o sistema obriga a que exista uma permanente verificação do expediente que se encontra pendente porque o sistema não dá quaisquer alertas.

Quanto à 3.^a e última pergunta “A introdução do SCoT veio simplificar as tarefas administrativas e concorreu para minimizar a utilização de papel” 14 dos 18 entrevistados responderam que sim. De facto, como foi dito anteriormente, com as tarefas da envelopagem abolidas e do envio das notificações por via eletrónica houve uma redução significativa no consumo do papel.

No entanto, como vimos pelas respostas dadas dos entrevistados o SCoT apresenta algumas situações que urge resolver

7.2. CONCLUSÕES

Os países que tiveram mais sucesso na redução dos índices de sinistralidade rodoviária foram os que “aparentam ter realizado um maior esforço na área da fiscalização e aplicação das leis em vigor”¹³. Segundo Graça & Ramos, a condução rodoviária em Portugal demonstra uma “coletiva e generalizada interiorização da impunidade”, consubstanciada no desrespeito permanente das regras de condução.¹⁴

¹³ Macário & Carmona, 2013, p. 4

¹⁴ Pinto, 2006, p. 19; Graça & Ramos, 2001

As estratégias e metodologias de fiscalização apresentam-se como extremamente relevantes, pois devem adequar-se à finalidade da ação policial, a manutenção da segurança rodoviária. Neste medida, a fiscalização policial terá de passar pelo policiamento orientado, de forma maximizar a segurança rodoviária, através de uma fiscalização policial informada e baseada em dados científicos, que se concentre nas condutas e infrações que comprovadamente mais contribuam para a sinistralidade rodoviária.¹⁵

Considerando o período entre 2010 e 2013, inclusive, as Forças de Segurança com competência territorial (PSP e GNR) planearam e executaram, por ano, aproximadamente 45 mil ações de fiscalizações rodoviárias e fiscalizaram aproximadamente 3 milhões de condutores (IMT, 2010; RASI, 2014).

No que concerne às infrações detetadas, no âmbito da legislação rodoviária, anualmente, a PSP e GNR verificam aproximadamente 1,4 milhões de contraordenações, das quais 73% dizem respeito a infrações leves, seguidas das contraordenações graves e muito graves com 22% e 5%, respetivamente (RASI, 2014).

Se atendermos à localização dos acidentes rodoviários, poderá verificar-se que 75% do número de acidentes com vítimas, 65% do número de acidentes com feridos graves e 58% dos acidentes com mortos ocorreram em localidades (ANSR, 2014, p. 13). Se tivermos em consideração o tipo de vítima, podemos concluir que os peões constituem aproximadamente 19% das vítimas mortais e 23% do número de feridos graves, a nível nacional (ANSR, 2014, p. 18).

A nível operacional, a fiscalização policial deverá incidir de forma intensiva e permanente sobre os comportamentos de risco dos condutores, dos peões e dos ciclistas privilegiando a notificação no ato de verificação das infrações (diretas). Também no controlo de velocidade em zonas de maior probabilidade e/ou incidência de despistes e atropelamentos, se deve privilegiar o contacto direto com o condutor. Chegamos assim à resposta à pergunta de partida em que o SCoT é um instrumento muito relevante na prevenção da sinistralidade rodoviária. No entanto, vimos que têm surgido algumas dificuldades na sua utilização das quais salientamos a lentidão e a falhas na sincronização com outros sistemas.

¹⁵ Fernandes L., 2014

7.3. RECOMENDAÇÕES FINAIS

O SCoT é um sistema aplicacional que, embora tenha sofrido evoluções ao longo destes últimos anos, deverá ser alvo de reengenharia aplicacional e de processos, tornando-a numa aplicação tecnologicamente avançada e integrada com os restantes sistemas quer da ANSR quer das diversas entidades que, de forma direta ou indireta concorrem para o bom funcionamento do sistema.

Assim, o SCOT deverá evoluir para formato web, plenamente *online*, capaz de desmaterializar todo o processo contraordenacional e adaptado para ambientes de mobilidade.

Esta evolução assume especial preponderância na medida em que a ANSR, na qualidade de entidade responsável pelo planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo na aplicação do direito contraordenacional rodoviário, está obrigada ao cumprimento da Unidade de Tesouraria do Estado que obriga à desmaterialização das contraordenações rodoviárias designadamente no que se refere às cobranças de coimas rodoviárias.

A sujeição ao regime da unidade de tesouraria obriga a que toda a movimentação de fundos seja efetuada por recurso aos serviços bancários disponibilizados pela Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública (“IGCP”) e consequentemente à implementação do documento único de cobrança (DUC), como único meio de pagamento válido para o cidadão, além do TPA.

Tal situação implica o incremento de equipamentos informáticos para as operações rodoviárias, designadamente para o levantamento eletrónico de autos e recebimentos das coimas - via SCOT, em detrimento da utilização de autos manuais que devem ser utilizados em último recurso.

Para a prossecução desses objetivos, em nosso entendimento, deve:

- Orientar-se o esforço para melhorar o funcionamento e desenvolvimento de novas funcionalidades, promovendo-se à simplificação dos processos aplicacionais;
- Proceder-se à integração das funcionalidades existentes de mobilidade para back-office em vertente *online*;

- Melhorar os webservices existentes com a INCM (notificações), o SIGET (radares), a AT (morada fiscal), IMT (título de condução) e IRN (proprietários/Eucaris);
- Introdução de alertas para os utilizadores através da disponibilização de listas na *homepage* com aplicativo que permita a correção imediata de erros que possam surgir, nomeadamente assinaturas em falta, erros de preenchimento bem como situações pendentes (falta de notificação, evolução do estado, integração SIGA entre outros);
- Melhorar o formulário do auto através da pré-validação dos campos a preencher de forma a reduzir-se os erros de preenchimento;
- Integrar a assinatura eletrónica do auto por parte do agente e do infrator diretamente em tablet/smartphone sobre o pdf, com associação da assinatura ao documento e registo da informação biométrica que assegure a autenticidade da assinatura;
- Estabelecer interface do SCoT com os radares móveis;
- Melhorar a funcionalidade/módulo estatístico;

Não menos importante, a aplicação SCoT deveria proporcionar a elaboração de autos de contraordenação, à semelhança do que foi desenvolvido para a atividade e ao mercado dos transportes em táxi, a toda a legislação dos transportes, contraordenações laborais entre outras, aproveitando-se informação já existente, constituindo-se ainda como repositório único dos processos de contraordenação relacionados com a fiscalização do trânsito.

7.4 PROPOSTAS PARA FUTURAS INVESTIGAÇÕES

Aprofundamento do tema SCoT/SIGA a jusante da fiscalização policial no âmbito do processo contraordenacional que é demasiado garantístico e que poderá levar ao sentimento de impunidade por parte dos condutores levando-os a ter comportamentos de risco.

BIBLIOGRAFIA

- Accenture. Manual de Formação do SCOT. (2016). Ministério da Administração Interna. Lisboa.
- Correia, J. P. (2008). *A atitude e a motivação do bem conduzir*. Porto: Legis Editora
- Decreto-Lei n.º 44/2005 de 23 de Fevereiro.
- Direcção-Geral de Viação. Relatório de 2000, pág. 8.
- Direcção-Geral de Viação. Relatório de 2000.
- Donário, Arlindo Alegre e Santos Ricardo Borges dos, O Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal, 2012.
- Donário, Arlindo. *Análise Económica da Regulação Social – Causas, Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação*, Lisboa, EDIUAL – Universidade Autónoma Editora, S.A., 2007, pág. 19.
- Estratégia Nacional Para a Segurança Rodoviária 2008-2015
- Fernandes, L., (2014). *Intelligence e Segurança Interna*. Lisboa: ISCPSI
- <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/Publicacoes/Documents/Custo%20Econ%C3%B3mico%20e%20Social%20dos%20Acidentes%20de%20Via%C3%A7%C3%A3o%20%20apresenta%C3%A7%C3%A3o%20MPP.pdf>
- [http://www.rcc.gov.pt/Directorio/Temas/MA/Paginas/Rede-Nacional-de-Seguran%C3%A7a-Interna-\(RNSI\).aspx](http://www.rcc.gov.pt/Directorio/Temas/MA/Paginas/Rede-Nacional-de-Seguran%C3%A7a-Interna-(RNSI).aspx).
- http://www.siresp.com/ponto_de_situacao.html. Entrada em junho de 2007 da fase A (Lisboa e Santarém).
- Macário & Carmona, 2013, p. 4
- Macário, M., & Carmona, M. (2013). A intervenção Comunitária em matéria de Legislação e Fiscalização Rodoviária: *Harmonização Legal e Cooperação Transfronteiriça como Estratégias de Combate à sinistralidade*. 7.º Congresso Rodoviário Português – *Novos Desafios para a atividade Rodoviária*. Lisboa: Centro Rodoviário Português.
- Medidas introduzidas pelo Decreto-Lei nº 265-A/2001, de 28 de Setembro que alterou o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio.

Pinto, 2006, p. 19; Graça & Ramos, 2001
Plano Estratégico da Segurança Rodoviária 2016-2020
Plano Nacional de Prevenção Rodoviária 2003.
Portaria 674/2007, de 5 de Junho.
Poupa, A. P. C. (2004). Como escrever uma tese, monografia ou livro científico.
Lisboa. Edições Sílabo.
Relatório Anual de Segurança Interna 2001
Relatório Anual de Segurança Interna 2006.
Relatório Anual de Segurança Interna 2008.
Reto, Luís e Sá, Jorge de. *Porque nos matamos na estrada...e como o evitar*,
Lisboa, Editorial Notícias, 2003, pág. 22.

Lisboa, 15 de setembro de 2017

João Carlos Gonçalves Amaral

ANEXO A